



El ingeniero norteamericano Jacque Fresco promueve la creación de una de las ciudades más futuristas del mundo, se llama Proyecto Venus.

LAS CARACTERÍSTICAS DE LA CIUDAD PERFECTA: **SIN COCHES, ECOLÓGICA, SOSTENIBLE E INTELIGENTE**

7 arquitectos diseñan su ciudad

Devolver la calle al peatón, limitar el uso del coche e, incluso, eliminarlo de las urbes; aprovechar los avances tecnológicos para que sean más “inteligentes” y optimizar al máximo los recursos, cada vez más escasos, para que sean más sostenibles. Así sería la ciudad perfecta para los arquitectos.

Anabel GUTIÉRREZ

Infografías: **Óscar TREVI**

Una movilidad basada en el vehículo privado causa elevadas demandas de energía, contaminación, ocupación del suelo en carreteras y aparcamientos y pérdida de

tiempo en atascos. Por esta razón, los siete arquitectos consultados coinciden en acabar con el protagonismo del coche, incluso, eliminarlo completamente de las ciudades.

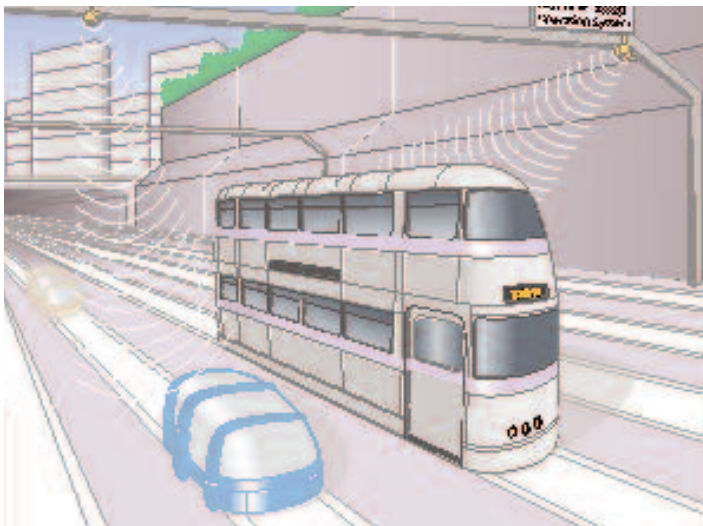
Un ejemplo es Masdar, la ciudad que el arquitecto británico Norman Foster está construyendo en Abu Dhabi (Emiratos Árabes). Una de sus características es que

los coches no pueden circular por ella. La movilidad de sus ciudadanos se resuelve a través de una especie de taxis automáticos para trayectos cortos y trenes eléctricos ligeros que comunican la ciudad con el aeropuerto, con barrios y ciudades periféricas.

Ciudades ecológicas y sin coches, pero también inteligentes. Javier Gil, director de Smartcities de IBM, explica que mejorar la movilidad pasa por “*aunar la evolución de las tecnologías del transporte y de la información*”. En la misma línea se ha ideado la ciudad más futurista del mundo. Se llama Proyecto Venus y se encuentra en Florida (EE.UU.). Vehículos eléctricos de todo tipo, coches voladores que se reparan solos o que conducen automáticamente hasta el destino indicado, todo eso es posible si se “*aplican los conocimientos que poseemos*”, asegura su fundador, Jacque Fresco. ♦

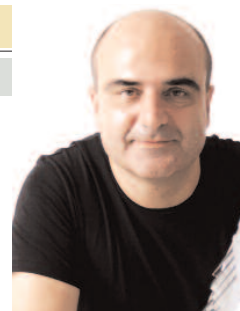
“Ciudades tecnológicas”

Las ciudades son cada vez más ineficientes para el tráfico rodado, especialmente el del vehículo privado. Los centros de las ciudades españolas fueron diseñados casi todos en el s. XIX o a principios del s. XX, cuando todavía no existía el automóvil. Y lo sorprendente es que han resistido durante más de cien años sin colapsarse. Sin embargo, cada vez hay más vehículos en la calle, que generan problemas de atascos como medioambientales relacionados con la calidad del aire. Para mejorar la eficiencia del tráfico urbano a corto plazo, propongo tres líneas de acción. Habría que invertir en “urbiótica”, es decir, en sistemas inteligentes de gestión de la ciudad. Crear un sis-



tema, por un lado, que informe a los conductores en tiempo real de calles colapsadas y calles con menos tráfico de forma que se pueda elegir la mejor vía. Por otro lado, habría que poner sensores en las plazas de aparcamiento urbanas que indiquen dónde aparcar, de forma que se reduzca el tiempo de búsqueda de plaza libre. Una segunda lí-

nea de acción consistiría en fomentar el vehículo eléctrico, tanto automóvil como motocicleta, a través de exenciones del impuesto de circulación y permitir el acceso a ciertas zonas de la ciudad, como los centros históricos, de forma que éste se implante de la forma más rápida posible. Habría que crear, como tercera línea de acción, sistemas de transporte públicos más eficaces, incluyendo líneas de autobús con carriles reservados y servicios de vehículos compartidos como la bicicleta o los propios automóviles eléctricos. De esta forma, ya que no se pueden cambiar las calles, se las puede dotar de inteligencia y regular qué tipo de vehículos circulan y por cuales espacios, de forma que el tráfico, a corto y medio plazo, pueda ser más eficiente.



“Ya que no se pueden cambiar las calles, se las puede dotar de inteligencia”.

Ciudades sostenibles

Una ciudad ecológica como ciudad ideal y perfecta sería para mí una localidad, una urbanización o pueblo de pequeño tamaño con todos los elementos importantes para la convivencia como escuelas y para actividades culturales, actividades económicas e industriales, además de viviendas en edificios

de tamaño reducido (3-4 pisos). Todo ello debe ubicarse en un radio pequeño para poder salvar las distancias andando o en bicicleta de modo que no haga falta el uso de coches. Para el suministro pueden servir coches eléctricos, abastecidos con energías renovables (sol, viento, agua...). En los lindes de

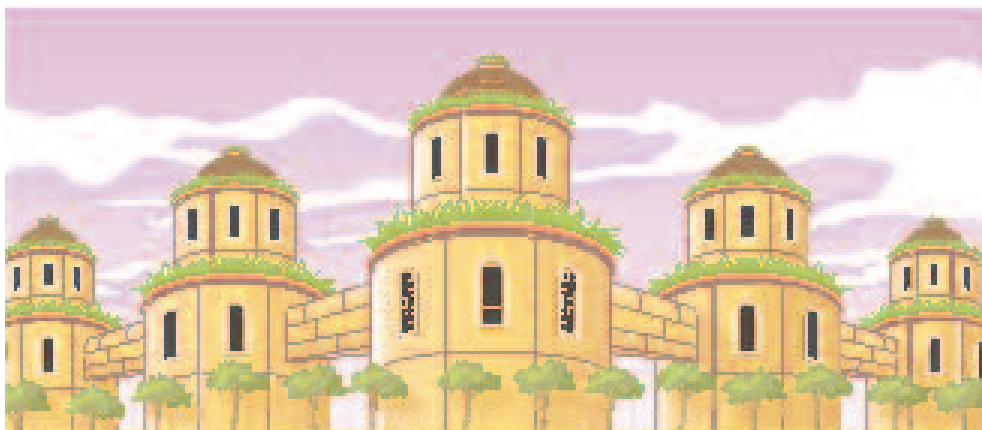
la localidad se ofrecería transporte público, como taxis tipo minibus o autobuses, también eléctricos, trenes, etc. Lo ideal sería que toda la energía que se necesite (calefacción, refrigeración, suministro eléctrico, etc.)

se produzca en el mismo lugar donde se vive y trabaja y que venga de fuentes renovables no contaminantes.

También la producción de biocombustibles o de energía eléctrica para los vehículos, tanto para coches eléctricos o híbridos, bicicletas y motos eléctricos tendrían que ser autoabastecidos en la misma comunidad.



“Toda la energía que se necesite se debe producir en el mismo lugar donde se vive”.



“La ciudad paseable”

Puede sonar anticuado, pero si hablamos de sostenibilidad urbana de forma rigurosa, la medida que proporciona el caminar es excepcionalmente buena. En un entorno de un

kilómetro (15-20 minutos andando), esa ciudad debería tener suficiente densidad, servicios y actividades para poder solucionar las necesidades cotidianas. Entonces el protagonismo no sería

de los grandes viales o del aparcamiento, sino de una red de espacios públicos con prioridad peatonal y de máxima calidad ambiental. Para ello hay que ajustar el espacio público y hacerlo confortable a la estancia y al paseo, pero también más seguro, (desde el punto de vista de la seguridad vial como de la seguridad ciudadana). Todo ello serviría para fomentar actividades y economías locales y, además, para ge-

nerar vida urbana, básica para la integración social y recuperar la sensación de urbanidad.

Uno puede pensar que eso ya lo ha oído antes, que es, poco más o menos, el ensanche de, por ejemplo, Bilbao, mi ciudad natal. Pero el desafío sería crear o reestructurar nuestras periferias con un esquema de este tipo y luego integrarlas con transporte público de altas prestaciones. Así la ciudad no crecería a lo largo de las autopistas, sino según la geografía de líneas de metro y ferrocarril, y alrededor de sus estaciones. Ejemplos de ello pueden ser Copenhague, una de las ciudades con menor índice de motorización en Europa; el barrio ya construido de Massena, en París, y otro, que tal vez llegará a serlo, es el proyecto en construcción de Masdar, en Abu Dhabi.



“El protagonismo no debe ser de los grandes viales o del aparcamiento”.



ALEXANDRA DELGADO JIMÉNEZ

Arquitecta urbanista, responsable de la Plataforma del Observatorio de Sostenibilidad en España (OSE)

Contaminación = 0

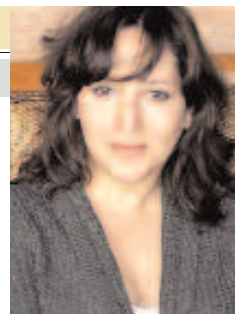
Mi “ciudad ideal” debería al menos cumplir dos premisas: ser una ciudad de cero emisiones de gases de efecto invernadero, de las cuales el tráfico y la movilidad tienen una parte considerable de responsabilidad, y en segundo lugar, una ciudad en la que todo despla-

zamiento de movilidad forzosa, es decir, de la residencia al trabajo, se hiciera evitando el vehículo privado y en un tiempo razonable.

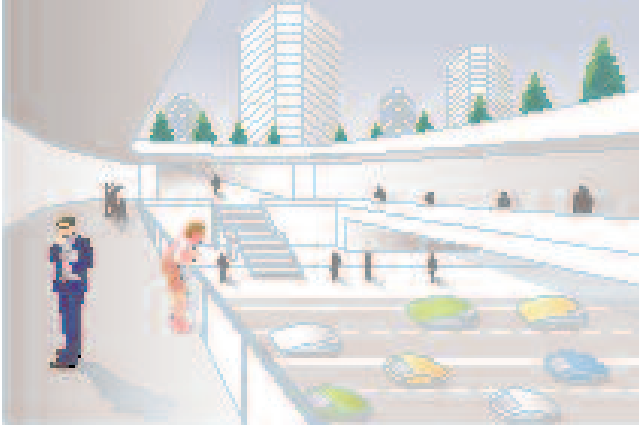


Si se pudiera alcanzar este objetivo de reducción de emisiones, como ya se han propuesto otras ciudades europeas (cero emisiones de CO2 para el 2030 en Copenhague y Rivas-Vaciamadrid, por citar dos ejemplos), cualquier ciudad se podría convertir en un modelo a seguir.

Deberían favorecerse todos los medios de transporte excepto el vehículo privado, fomentando los trayectos a pie, en bicicleta y en transporte público (metro, tranvía, autobús, cercanías, etc.) y reduciendo al mínimo posible el tiempo en los desplazamientos. Las estrategias de desarrollo urbano deberían centrarse en la mejora de la ciudad existente, fomentando que sean compactas y que tengan diversidad de usos, dejando a un lado los nuevos desarrollos urbanísticos.



“Deberían favorecerse todos los medios de transporte menos el vehículo privado”.



JUAN CARLOS GARCÍA DE LOS REYES

Director de GRArquitectos

“Barrios habitables”

Si dirigimos la mirada hacia nuestras ciudades observamos cómo se ha priorizado el crecimiento desmesurado y casi siempre se ha dado la espalda a la propia identidad histórica y paisajística. Se debe priorizar la ciudad construida, compacta e integrada, mediante políticas y acciones urbanísticas que limiten el crecimiento expansivo y que mejoren la habitabilidad de los barrios existentes. Para ello, debe potenciarse el papel de los centros urbanos y de los barrios como espacios de convivencia donde las necesidades de movilidad se vean reducidas. Una serie de políticas de fomento de estos medios alternativos sería primordial para llegar a ser una alternativa real al automóvil. Por un lado, habría que reducir los privilegios del vehículo privado mediante medidas como el establecimiento de carriles bus, plataformas reservadas y carriles para vehículos de alta ocupación, así como intersecciones con prioridad para autobuses y tranvías, aparcamientos disuasorios, templado del tráfico, zonas 30... El diseño, por otra parte, de una red eficaz de itinerarios peatonales que articule el espacio urbano y una red de carriles bici segregada fomentada por sistemas de alquiler o préstamo de bicicletas que permita, a su vez, construir ciudades más habitables y con un menor impacto ambiental.



“Hay que diseñar redes eficaces de itinerarios peatonales”.

CARLOS HERNÁNDEZ PEZZI

Ex presidente del Consejo Superior de colegios de Arquitectos de España

Soberanía del espacio público

En plena “burbuja” inmobiliaria sostuve que mal-vivíamos en los transportes (y se moría en los coches) y que toda la calidad que se pudiera conseguir en esas vidas nómadas, desde hablar, leer, escuchar música, trabajar e interconectarse a Internet, significaba dignificar nuestra calidad de vida, ya fuera en la ciudad, o en los medios, nodos y estaciones de transporte. De hecho, la ciudad contemporánea es un refugio casual de nómadas navegantes en distintas “constelaciones”. La multi-dimensionalidad del “paseante” es tan global como su conexión a mundos de flujos diversos que se mueven a la vez que el sujeto que los protagoniza.

La ciudad ideal sería aquella en que la soberanía de los espacios públicos “pisables” y accesibles fuera de tal calidad real y virtual que no tuviera límites. Lo importante no es la velocidad o el alcance del trayecto, sino el impacto sensorial de la experiencia. Si éste es positivo en términos de seguridad, ruido, universalidad y autonomía es que estamos ante una ciudad sostenible, caso de Vitoria, Capital Verde Europea 2011.



“La calidad del espacio público no debería tener límites”.



RAFAEL REYES TORRES

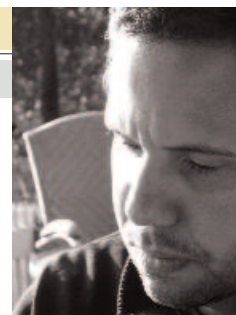
Arquitecto, socio fundador de la Oficina de Arquitectura, Accesibilidad y Movilidad en Barcelona (OAAMB)

“Calles para los niños”



Quisiera habitar en una ciudad de amplias aceras, en la que podamos caminar con nuestros hijos y escucharnos cuando vamos o venimos del colegio, donde el ruido y el humo (CO₂) del coche privado no interrumpan el andar y la comunicación. Una ciudad de itinerarios peatonales accesibles que cuente con plazas y parques, en la que podamos encontrarnos con nuestros familiares y amigos, donde los niños y niñas puedan jugar de forma segura. Quisiera habitar en una ciudad con una amplia red de transporte público conformada por bicis, taxis, autobuses, tranvía, metro y trenes de cercanía, que permi-

tan desplazarse a cualquier lugar de forma económica, rápida, confortable y segura; una ciudad que plantee verdaderas soluciones que busquen apaciguar la utilización del coche y no medidas paliativas como ocurre con las costosas intervenciones de soterramiento de vías, que ocultan el coche en las zonas urbanas o la creación de zonas de velocidad moderada en lugares residenciales, con calles llenas de vehículos aparcados.



“Quisiera habitar en una ciudad donde los menores jueguen de forma segura”.